

## **BAB II**

### **BURSA MOBIL VOLKSWAGEN**

#### **2. 1. Tinjauan Umum**

Perkembangan kota Yogyakarta sangat pesat dalam segala bidang, termasuk dalam bidang otomotif. Masyarakat Yogyakarta, baik penduduk asli maupun pendatang, lebih banyak yang memilih menggunakan kendaraan pribadi sebagai alat transportasi utama dibandingkan angkutan umum.

Seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi (mobil), kegiatan yang mengandung unsur-unsur otomotif pun semakin marak. Secara langsung ataupun tidak langsung keberadaan kendaraan bermotor ini mempengaruhi kehidupan masyarakat Yogyakarta.

Animo masyarakat khususnya warga Jogja untuk bertransaksi mobil bekas cukup tinggi. Peminat otomotif memang sangat apresiatif, meramaikan event bursa otomotif. Setiap akhir pekan, secara rutin digelar event bursa otomotif yakni OTO Bursa TVRI Jogja di depan gedung TVRI Jogja di Jalan Magelang Yogyakarta. OTO Bursa TVRI Jogja tersebut telah diselenggarakan selama beberapa tahun yang lalu. Setiap akhir pekan, ratusan mobil bekas dengan berbagai merk, tipe dan tahun produksi selalu memadati halaman gedung TVRI Jogja setiap hari Minggu pukul 08.00 hingga 11.00 WIB.

Jumlah mobil bekas yang dijual belikan dalam event tersebut makin hari juga makin meningkat pesat. Bahkan mungkin saat ini bisa mencapai ribuan mobil setiap event tersebut diselenggarakan. Tercatat, jumlah mobil bekas OTO Bursa TVRI pernah mencapai 900 buah pada tanggal 7 November 2004, dan tercatat dalam rekor MURI. Didukung lokasi penyelenggaraan event tersebut yang sangat strategis, karena berada di lokasi yang mudah dijangkau peminat dari dalam dan luar kota. Di event tersebut, pengunjung dapat langsung melihat mobil dan harganya. Biasanya penjual memasang kertas berisi catatan spesifikasi fisik mobil, harga, dan nomor telepon penjual. Misalnya, Escudo '95 Rp 70 juta, Avanza '04 Rp 112 juta, Corolla '92 Rp 39 juta, Katana '97 Rp 44 juta, dan Baleno '02 Rp 95 juta.

Dari metode pemajangan mobil di halaman kantor TVRI sehingga antara penjual dan calon pembeli bisa langsung bertransaksi dan barang/ mobil bisa langsung di cek baik dari tampilan luar maupun dalamnya bahkan mesin pun bisa di cek langsung. Bahkan, bagi pengunjung yang notabene seorang penjual yang sudah memajang mobilnya seharian di TVRI jogja namun belum laku terjual masih diberi kesempatan cara iklan lain yaitu melalui harian surat kabar yang terbit di Yogyakarta.

Untuk bisa memperoleh tempat atau posisi yang paling strategis pada event tersebut, Anda harus 'mruput' untuk bisa sampai di lokasi event. Karena kebanyakan peserta event tersebut sudah datang dari waktu subuh, bahkan tidak sedikit peserta yang 'nginep' di lokasi tersebut. Keterbatasan lahan yang memadai menjadi faktor Anda harus berebut tempat strategis di event tersebut. Jalan di sepanjang studio televisi milik pemerintah tersebut juga menjadi lahan transaksi jual beli mobil. Bahkan Saking ramainya, tidak jarang menimbulkan kemacetan yang lumayan padat di depan TVRI Jogja. Hal tersebut menunjukkan sangat antusiasnya masyarakat untuk bisa ikut serta berpartisipasi dalam event tersebut, baik sebagai penjual maupun sebagai pembeli.

Menurut keterangan dari pihak penyelenggara, setiap event tersebut digelar pada akhir pekan rata-rata terjual 15-20 unit kendaraan. Sebuah angka yang tidak sedikit pada sebuah penyelenggaraan event otomotif yang diselenggarakan rutin setiap pekannya.

## **2.2. Pengertian Bursa Otomotif**

Bursa menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah (bur.sa) [n] (1) tempat memperjualbelikan saham, obligasi, dsb; (2) ki pemilihan (pencalonan dsb) tidak resmi; pembicaraan; desas-desus: ia hampir tidak terdengar dl -- calon ketua [n Tern ] kantong atau sesuatu yg menyerupai kantong yg berisi cairan kental (pd ternak).

Otomotif adalah ilmu yang mempelajari tentang alat-alat transportasi darat yang menggunakan mesin, terutama mobil dan sepeda motor. Otomotif mulai berkembang sebagai cabang ilmu seiring dengan diciptakannya mesin mobil. Mobil (kependekan dari *otomobil* yang berasal dari bahasa Yunani 'autos' (sendiri) dan Latin 'movére' (bergerak) adalah kendaraan beroda empat atau lebih yang

membawa mesin sendiri. Dalam perkembangannya, mobil semakin menjadi alat transportasi yang kompleks yang terdiri dari ribuan komponen yang tergolong dalam puluhan sistem dan subsistem. Oleh karena itu, otomotif pun berkembang menjadi ilmu yang luas dan mencakup semua sistem dan subsistem tersebut.

Bursa otomotif memiliki pengertian sebagai tempat yang dijadikan ajang pameran, sumber informasi, tempat memperjualbelikan segala hal tentang otomotif.

Kegiatan didalamnya berupa memamerkan, memperjualbelikan, serta memberikan informasi tip dan trik seputar dunia otomotif.

### **2.3. Sejarah Volkswagen**

Sejarah mobil Volkswagen yang belakangan dikenal dengan nama VW Beetle sangat rumit dan panjang untuk diceritakan. Hal itu bermula pada 22 Juni 1934 saat asosiasi industri otomotif negeri Jerman mendorong Porsche untuk membangun Volkswagen (Mobil Rakyat) dalam bahasa Jerman. VW Kodok, atau nama resminya adalah VW Type 1, adalah sebuah mobil kecil yang diproduksi oleh Volkswagen. Juga dikenal dengan Beetle atau Bug dalam bahasa Inggris, atau Käfer dalam bahasa Jerman, WV Kodok merupakan salah satu mobil yang paling mudah dikenal di dunia, dikarenakan oleh bentuknya yang khas, bunyinya yang unik, dan keandalannya.

Ide Kodok datang dari Adolf Hitler, waktu itu ia didalam penjara pada tahun 1924, setelah gagal dalam putsch terhadap ibukota Federasi Jerman. Hitler memikirkan ide untuk menghapus pengangguran di Jerman, dimana pemerintah akan membangun jalan-jalan khusus untuk kendaraan bermotor (autobahn). Ia juga akan memproduksi asal kendaraan bermotor (mobil rakyat, Volkswagen), yang harganya terjangkau oleh rakyat biasa. Sembilan tahun kemudian (Februari 1933), Partai Nazi mengambil tampuk kekuasaan dan pada pertemuan kabinet pertama, Hitler mengutarakan rencananya untuk membangun jalanan khususnya. Pengerjaan dimulai pada September 1933. Rancangan untuk Volkswagen belum dirampungkan sampai dengan tahun 1938 dan Volkswagen diluncurkan pertama kali tahun 1939. Sayangnya Perang Dunia Kedua memberhentikan produksi Volkswagen.

VW Kodok diproduksi mulai tahun 1938 sampai 2003, walau sempat terhenti oleh Perang Dunia II. Pada rentang masa yang panjang ini, lebih dari 21 juta VW Kodok dibuat. Di tahun 1950an, Beetle telah menarik perhatian banyak orang karena kenyamanan dan keandalannya dibandingkan mobil mobil Eropa lain yang ada pada masanya, dan pada akhirnya membuatnya menjadi model mobil yang paling banyak dibuat, kesuksesan Beetle banyak dipengaruhi oleh kualitas bahan dan iklan iklan yang menarik perhatian.



Sebuah rumah perancang dari Stuttgart, yang dimiliki dan dikelola oleh Ferdinand Porsche, pada April 1934 diberi tugas penting untuk merancang mobil khusus ini dalam waktu 10 bulan. Hitler memberikan beberapa kriteria yang harus ada dalam rancangan mobil itu.

- Mobil harus mampu mencapai kecepatan tertinggi 62 mph
- Mencapai 42 mil per gallon
- Harus memiliki sistim pendinginan udara
- Harus dapat mengangkut 2 orang dewasa dan 3 anak-anak.
- Dan yang terpenting, harus dijual dengan harga dibawah £86.

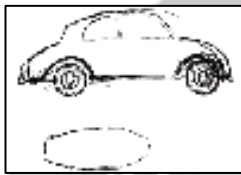
Karena alasan terakhir itulah Ferdinand Porsche memilih menggunakan mesin belakang. Mobil tersebut pada saat itu dikenal sebagai Tipe 60. Dia bereksperimen dengan berbagai rancangan mesin; "flat four", "vertical four cylinder", dua cylinder, tetapi semua tidak membuatnya puas.

Pada tahun 1935 seorang insinyur Austria, yang telah bekerja di perusahaan kurang dari satu tahun, menemukan rancangan untuk sebuah mesin "flat four" dalam waktu dua hari kerja pada proyek. Setelah dicek oleh akuntan, mesin tersebut ternyata yang paling cocok secara keuangan. Rancangan mesin tersebutlah yang selama ini menjalankan Volkswagen Kodok selama 60 tahun.

Ferdinand Porsche telah bekerja untuk beberapa proyek mobil sebelum Volkswagen dan telah menggunakan beberapa rancangan lama dalam proyek baru ini. Rancangan mobil lain digunakan untuk proyek ini, chasis tulang punggungnya dan ide suspensi independent depan dan belakang datang dari salah satunya, dan suspensi batang torsi depan kemudian di-patent-kan oleh Porsche pada tahun 1931.

Model body mobil diambil dari sebuah mobil model tahun 1931 bernama Wanderer, yang tidak pernah diproduksi dan hanya ada satu prototip yang dipakai oleh Ferdinand Porsche sebagai kendaraan pribadinya.

Hitler juga memiliki rencana untuk model Volkswagen, dia dikutip telah mengatakan "Mobil itu harus seperti kumbang (beetle), kita harus melihat ke alam untuk mengetahui apa arti "streamline" itu", oleh sebab itu mobil kemudian dinamakan "beetle".



Ia juga membuat sketsa rancangan Kodok. Rancangan diselesaikan pada tahun 1938, dimana saat itu diperlukan sebuah pabrik untuk memproduksinya. Sebuah areal dipilih dan pembangunan pabrik dimulai awal 1938.

Hitler menyatakan bahwa nama baru Volkswagen adalah KdF-Wagen (Kraft durch Freude - mobil kekuatan berkat bahagia), dan kota dimana akan memproduksi mobil tersebut dinamakan KdF-Stadt (kota kekuatan berkat bahagia), yang dinamakan mengikuti seksi "leisure" Partai Nazi.

Pada bulan Agustus 1938, diumumkan oleh fron kepala buruh Jerman bahwa harga KdF-Wagen standar adalah £85, sementara model yang ada sunroof kainnya dikenakan tambahan harga sebesar £5, dan pembelian hanya akan dilakukan dengan cicilan. Tetapi mobil tidak diterima pada saat cicilan pertama, melainkan pada saat dilunaskannya cicilan tersebut.

Pada awal 1939, pabrik mobil tersebut adalah pabrik mobil terbesar di Eropa yang mampu memproduksi 150,000 mobil per tahun, dengan rencana untuk diperbesar pada tahun 1942 hingga mampu memproduksi 1,5 juta mobil per tahun.



Kemudian perang dimulai, dan pabrik diserahkan kepada Angkatan Udara Jerman. Sampai saat itu, 630 mobil telah dibangun dan hampir semua untuk pejabat Nazi dan Adolf

Hitler.

### **Kubelwagen**

Ada agenda lain sewaktu Porsche diberi kontrak untuk merancang dan membangun Volkswagen, yaitu; mobil harus bisa mengangkut 3 orang dan sebuah senapan mesin beserta peluru-pelurunya. Pada tahun



1937 sebuah prototip mobil berhasil di adaptasi untuk memenuhi spesifikasi itu dan yang kemudian dikenal sebagai Tipe 62, sebuah Kubelwagen tanpa pintu. Setelah modifikasi selanjutnya, yang memasangkan pintu dan bentuk lebih kotak-kan, Kubelwagen diturunkan dikancah pertempuran, tetapi harus dimodifikasi untuk memungkinkan kendaraan dapat berjalan pada kecepatan dibawah 5 mph.

Hal ini dicapai oleh putra Ferdinand, Ferry, yang mempunyai ide yang cemerlang untuk memasang "reduction gears" pada "hub-hub" roda belakang. Ini juga membuat kendaraan semakin tinggi dan membuatnya cocok untuk medan "off-road". Kubelwagen kemudian terus dimodifikasi dan diberi kode Tipe 82, dimana produksi Kubelwagen tersebut mencapai 50,435 unit.

### **Schwimmwagen**

Pada tahun 1940, kendaraan prototip lainnya muncul dari model KdF-Wagen yang merupakan kendaraan yang dapat berjalan di darat dan di tempat yang berair, yang dinamai Tipe 128, Schwimmwagen. Kecepatannya didarat adalah 50 mph, dan 6 mph di air. Schwimmwagen terus dikembangkan menjadi sebuah kendaraan kecil dan cepat yang dinamakan Tipe 166 dan diproduksi selama tiga tahun mencapai jumlah 14,283 unit.

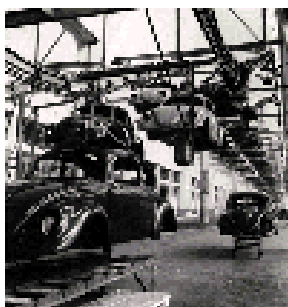


### **Kommandeurwagen**

Pada tahun 1942, muncul derivatif lainnya dari KdF-Wagen. Kali ini campuran antara chasis Kubelwagen dan body KdF-Wagen dengan kemampuan "four wheel drive" (benar, Kodok 4x4, ini adalah kesukaan saya). Jumlah seluruh produksi Kommandeurwagen mencapai 669 unit, termasuk 2 unit dibangun dari spare-part yang tersisa pada akhir perang.



### **Wolfsburg**



Setelah perang usai, KdF-Stadt diganti namanya menjadi Wolfsburg oleh Sekutu dan pabrik menjadi jurisdiksi Tentara Inggris. Para pengusaha kendaraan beroda Inggris diberi kesempatan untuk memproduksi dan menjual Kodok, tetapi mereka menertawakannya sebagai sebuah kelakar (mungkin mereka berpikir inilah

yang membuat industri mobil Inggris jaya dan industri mobil Jerman hampir punah)

Pada musim panas 1945, produksi Kubelwagen dimulai lagi dengan menggunakan spare-part sisa yang tergeletak disana-sini. KdF-Wagen juga diganti namanya menjadi Volkswagen dan produksi dimulai lagi pada bulan Desember.



Tentara Inggris memesan 10,000 Volkswagen untuk digunakan, dimana ini memberikan kesibukan untuk pabrik di Wolfsburg. Pada tahun 1946 jumlah total Volkswagen adalah 7,677 unit, pada tahun 1947 jumlah ini menjadi 8,987 unit. Kemudian pada akhir 1947 seorang Heinz Nordhoff ditunjuk sebagai Presiden Direktur untuk pabrik Volkswagen. Pada tahun 1948 produksi melonjak drastis sampai 19,244 unit.

Heinz Nordhoff membuat dua keputusan yang amat penting saat ia mengambil alih kepemilikan pabrik. Pertama ialah untuk memiliki kebijaksanaan satu model yang akan dikembangkan dan yang kedua adalah untuk tetap mempertahankan bentuk unik Volkswagen (yang kemudian dikenal sebagai Tipe 1). Heinz Nordhoff juga mengerti bahwa ekspor adalah penting untuk kelangsungan hidup Volkswagen, dimana pada tahun 1949 sebuah model ekspor yang telah diperbaharui muncul. Model ekspor tersebut memiliki hasil pengecatan yang lebih baik, pernik-pernik dari chrome dan interior yang menawan.

### **Karmann & Hebmuller**

Dua mobil konvertibel pabrik yang telah disetujui tampil untuk diekspor; Karmann konvertibel dengan empat tempat duduk yang dibangun oleh Karmann dari Osnabruck dan sebuah konvertibel Hebmuller dengan dua tempat duduk yang dibangun oleh Hebmuller dari Wulfrath.

Hebmuller ternyata tidak sesukses Karman dan Hebmuller kemudian jatuh bangkrut pada tahun 1952. Total produksi Hebmuller mencapai kira-kira 750 unit, membuatnya menjadi mobil yang sangat dicari-cari.

Beberapa perubahan dilakukan terhadap Kodok selama beberapa tahun, termasuk dihilangkannya jendela split yang diganti dengan jendela oval kecil pada tahun 1953 dan juga ukuran mesin diperbesar.



Pada bulan Agustus 1955, produksi Kodok mencapai 1 juta unit. Tahun



1958 jendela oval menghilang dan diganti dengan jendela yang sedikit lebih besar, yang kemudian lebih diperbesar lagi.

### **Model Baru**

Walaupun dengan kebijaksanaan satu modelnya, Heinz Nordhoff melihat bahwa produksi untuk Tipe 2 (Transporter) pada tahun 1950 dan Tipe 3 pada tahun 1961 (walaupun model-model tersebut tidak sampai ke khalayak ramai, sangat disayangkan) yang menggunakan mesin "flat four" yang agak berbeda sedikit dari rancangan Kodok.

Produksi Tipe 3 dihentikan pada tahun 1973 yang mana telah diproduksi sebanyak 2,3 juta unit.

### **Karmann Ghia**

Pada tahun 1953 sebuah konsep mobil yang amat indah diluncurkan, yaitu Tipe 1 Karmann Ghia.

Ya, model-nya dirancang oleh rumah rancang terkenal Itali Carrozzeria



Ghia (sebelum mereka merancang Escort dan Cortina yang kurang laku). Rancangan diilhami oleh sebuah mobil yang mereka rancang untuk Chrysler pada tahun 1952, yang kemudian moncongnya dirancang

ulang. Maka pada tahun 1955, Karmann Ghia yang indah dibangun oleh Karmann dan hanya menawarkan model setir kiri sampai tahun 1960.

Pada tahun 1958, sebuah konvertibel yang lebih indah diluncurkan.



Selama bertahun-tahun, mesin Kodok semakin

besar dan pilihan spesifikasi interior dan eksterior mulai ditawarkan. Lampu depan diganti dari yang agak miring ke yang tegak. Kodok 1200 yang standar dengan bumper yang polos diubah menjadi yang lebih garang dan kemudian diubah lagi menjadi bumper model eropa dan sampai ke model sayap. Model 1300 diubah depannya sehingga lebih semarak dan bumper model eropa. Model 1500 memiliki rem cakram untuk ban depan. Banyak lagi perubahan yang dilakukan selama tahun-tahun berikutnya, terlalu banyak untuk dijabarkan disini.



### **Model 1302**

Kemudian pada tahun 1970, sebuah model Kodok yang lain dari yang lain muncul. Model 1302 dirancang untuk menjawab kritik yang mengatakan bahwa ruang bagasi depan Kodok sangat sempit.

Perubahan yang dibuat adalah kaca depan agak dicekungkan, hidung yang lebih besar, dan suspensi MacPherson untuk ban depan, yang dengan sangat dramatis meningkatkan kapasitas hidung depan Kodok. Ada dua versi yang dibuat, yaitu 1302 dan 1302s.



### **Model 1303**

Pada tahun 1973, diperkenalkan sebuah model yang juga tidak kalah radikalnya dan merupakan model terakhir, yaitu model 1303. Perubahan pada model ini adalah kaca depan yang lebih cekung lagi, hidung yang lebih pendek, dashboard lapis plastik, pantat yang lebih lebar untuk tempat dipasangnya lampu belakang yang cukup besar.



Ada dua versi untuk model ini yaitu 1303 dan 1303s. Model 1303s memiliki rem cakram untuk roda depan dan mesin 1600cc yang cepat. Model 1303 dihentikan produksinya pada tahun 1975.

### **Tipe 4**

Kodok mencapai produksi tertingginya pada tahun 1969 saat ia mencapai 1,076,897 unit untuk tahun itu. Tetapi setelah 1971, setiap tahunnya produksi menurun. Suspensi belakangnya juga diperbaiki untuk menambah kekuatan cengkeram roda belakang.

Heinz Nordhoff meninggal pada tahun 1968 dan penggantinya adalah Kurt Lotz yang meluncurkan model baru dengan nama Tipe 4. Ini adalah model dengan empat pintu dan produksi bertahan selama 6 tahun sampai tahun 1974 dimana telah diproduksi sebanyak 400,000 unit. Tipe 4 bukanlah sebuah mobil yang dapat disebut sebagai sebuah mobil yang cantik.

### **Sang Pemecah Rekor**

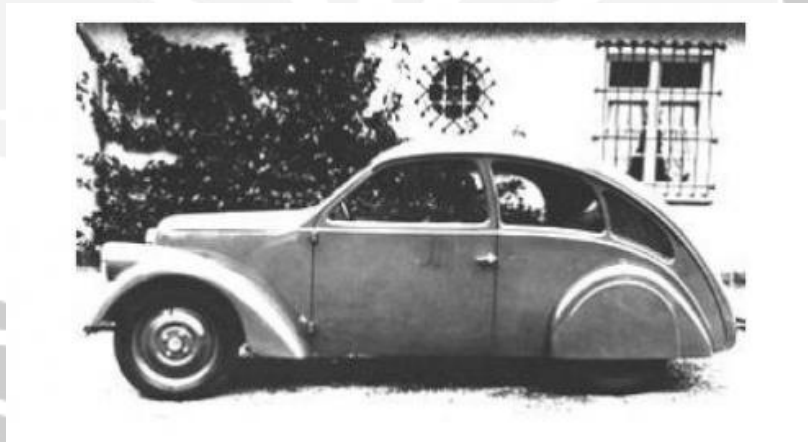
Pada tanggal 17 Februari 1972, Kodok yang ke 15,007,034 meninggalkan pabrik Wolfsburg dan mengalahkan Model T-nya Ford sebagai mobil terpopuler

didunia. Ford kemudian mengatakan bahwa jumlah yang mereka berikan sebelumnya adalah salah, dan jumlah sebenarnya adalah 16,5 juta unit.

Pada tahun 1973, produksi Kodok melewati 16,5 juta dan secara sah menjadi mobil terpopuler didunia (ya, lebih populer daripada mobil yang ada didepan - Toyota Corolla). Dan kemudian pada tahun 1992, Kodok kembali memecah rekor produksi kendaraan beroda dengan mencapai jumlah produksi sebanyak 21 juta unit.

Untuk mengenang sekaligus menegaskan perjalanan sejarah dan memperkuat nama Porsche-nya, museum Porsche menggelar sebuah pameran pada 23 Juni hingga 31 Juli. Pameran ini khusus didedikasikan Untuk merayakan ulang tahun ke-75 order konsep VW Beetle tersebut. Di pameran ini ditampilkan foto-foto dari prototipe orisinal bersama orang-orang yang berada dibalik kelahiran Beetle termasuk Ferdinand Porsche.

foto-foto proses perencanaan design mobil VW dari mulai awal hingga tahun 1936:



Gambar 2.1. Tahun 1932 VolksWagen Beetle Type 12 (Zundapp)



Gambar 2.2. Tahun 1933 VolksWagen Beetle V570 Prototype



Gambar 2.3. Tahun 193X VolksWagen Beetle Series 3



Gambar 2.4. Tahun 193X VolksWagen Beetle Series 3 Cabriolet



Gambar 2.5. Tahun 1933 VolksWagen Beetle Type 32 NSU



Gambar 2.6. Tahun 1936 VolksWagen Beetle Daimler Benz Cabriolet

## **2.4. Perkembangan Volkswagen**

### **Awal dari Akhirnya Kodok**

Pada tahun 1974, Volkswagen memberikan sebuah pernyataan yang tidak dapat dipercaya, yaitu mereka merugi sebanyak £142.5 juta, kerugian pertama selama sejarah Volkswagen. Pada bulan Mei 1974, Volkswagen memberi pernyataan lain, bahwa mereka telah merancang kendaraan model baru yang akan dimulai produksinya pada bulan Juli, sebuah mobil dengan penggerak roda depan, mesin depan dan pendingin air, yaitu Golf.

### **Akhir Sebuah Era**

Pembuatan Kodok dihentikan di Wolfsburg pada bulan Juli 1974 dan pembuatan Golf dimulai. Pembuatan Kodok masih berlanjut di Emden sampai siang tanggal 19 Januari 1978. Karmann masih terus membuat konvertibel sampai

tanggal 10 Januari 1980 dimana saat itu pula Jerman berhenti memproduksi mobil paling populer didunia.

### **Pabrik VW dan Pabrik Asembling di Antero Dunia**

Pada tahun 1953, Volkswagen membuka beberapa pabrik diluar Jerman, di Brazil. Pabrik ini adalah kedua yang terbesar setelah pabrik VW di Wolfsburg. Brazil tetap membuat Kodok sampai tahun 1986, dimana kemudian merekapun berhenti. Tahun 1951, Kodok pertama dibuat di Afrika Selatan, sampai tanggal 18 Januari 1979. Nigeria, Filipina, Malaysia, Singapur dan negara-negara lain merakit Kodok dari kit-kit yang dikirim dari pabrik VW lainnya, terutama Brazil. Meksiko pertama kali memproduksi Kodok pada tahun 1964 dan terus menjual ke pasar Eropa sampai tahun 1986. Pada tanggal 15 Mei 1981, Kodok yang ke 20 juta diproduksi di Meksiko. Saat ini Meksiko adalah satu-satunya negara yang masih memproduksi Kodok.

### **Mobil Abad Ini**

Pada tahun 1991, Volkswagen Kodok dilantik sebagai Mobil Abad Ini, sebuah penghargaan yang diberikan oleh 100 panelis yang terdiri dari jurnalis otomotif dari 37 negara berbeda, termasuk Inggris. Tidak seperti Model T-nya Ford, yang berhasil menempati urutan kedua, Kodok menolak untuk mati, buktinya ia masih diproduksi di Meksiko yang jumlah produksinya makin meningkat setiap tahunnya. Sangat tidak mengejutkan jika ia dipilih sebagai Mobil Abad Ini.

Mobil mana lagi yang dapat membanggakan dirinya dengan penjualan sebanyak itu, melebihi 21 juta unit, mobil mana lagi yang dapat membanggakan dirinya dengan memiliki periode produksi yang paling lama, 52 tahun dan masih terus diproduksi. Mobil mana lagi yang memiliki konsep yang sangat kontroversial dan aneh. Sebuah hasil karya Adolf Hitler, mungkin orang yang paling jahat di sejarah, dan dirancang oleh seorang yang terkenal, dikagumi dan dihormati, Porsche. Walaupun pemilik Porsche memilih untuk tidak menyinggung masalah ini. Yang lebih hebat lagi, rancangan tidak berubah selama lebih dari 50 tahun.

## Masa Depan



Kodok baru diluncurkan pada saat Detroit Motor Show pada bulan Januari 1994, dengan prototipe model Hard Top. Dan 2 bulan kemudian di Jenewa, prototipe yang soft top-pun diluncurkan. Setelah melonjaknya publisitas wartawan dan media publik dan kenaikan drastis dari penjualan Volkswagen secara umum setelah Detroit Motor Show, Volkswagen menyatakan bahwa mereka tidak hanya akan memproduksi mobil Tipe Concept 1, melainkan mereka akan memproduksinya sebagai sebuah seri yang nyata, dan bukan hanya limited edition special. 3 tahun kemudian, Concept 1, telah mencapai tahap produksi, tetapi masih harus diberi tanggal produksinya. Sangat tampak bahwa perancangannya mengambil inspirasi dari Kodok, dan ini sangat bagus walau Volkswagen sepertinya berusaha untuk melupakan asal usul mereka, yang ternyata mereka tidak bisa lakukan. Kesamaan Kodok ternyata hanya sebatas kulitnya saja (dan bukankah itu kulit yang indah), mobil ternyata ber-penggerak roda depan, mesin dipasang melintang, berpendingin air, memiliki kantong udara ganda dan berbasis "floorplan" Polo. Juga memiliki Power Steering, suspensi MacPherson, as belakang model Golf. Roda cukup besar, seperti yang terlihat, 18in menggantikan yang biasanya adalah 13 atau 14in. Termasuk dalam spesifikasi adalah transmisi otomatis, besi pelindung benturan samping, "crumple zone" depan dan belakang, serta air conditioning (AC).

## Prospek Rancangan Mesin

Ada tiga pilihan mesin yang mungkin dipakai. Yang paling mungkin adalah mesin 1.9L 4 silinder, direct injection, TDI Turbo Diesel dari mobil Golf TDI dengan menggunakan sistem manajemen Economatic-Intelligent yang akan mematikan mesin jika tidak dipakai untuk menjalankan kendaraan. Kecepatan maksimal adalah 111mph dan pemakaian bahan bakar diperkirakan 55 mpg (konsumsi urban Amerika). Pilihan selanjutnya adalah sebuah mesin hibrida. 1.4L, 3 silinder TDI Turbo diesel yang digunakan untuk berjalan diroad, dan sebuah motor listrik berkekuatan 18kw untuk pengendaraan biasa. Kecepatan maksimal dapat melebihi 100mph dengan konsumsi bahan bakar sebanyak

155mpg (konsumsi urban Amerika). Kedua mesin dengan transmisi semi-otomatis 5 kecepatan.

Pilihan terakhir adalah hanya sebuah pembangkit listrik. Motor 50bhp Siemens AC, disambungkan ke sebuah baterai AEG nikel klorida berkekuatan 248v pada ujung lainnya, dan sebuah transmisi otomatis dengan 2 percepatan yang menghasilkan kecepatan maksimal sebesar 80mph dan jarak kurang lebih 100 mil pada kondisi urban, dan 155 mil saat mengendarai dengan kecepatan konstan 30mph.

Sebagai penutup adalah kata-kata dari Dr. Ferdinand Piech, Presiden Volkswagen AG (juga cucu dari Dr. Ferdinand Porsche): *"Kita di Volkswagen tidak bermaksud untuk membiarkan visi tetap menjadi visi, melainkan kita bermaksud untuk menjadikannya realita. Ini sama dengan Concept 1 dan Concept 1 Cabriolet."*

#### **Timeline VW Kodok**

**1934** Prototipe pertama Kodok. Mesin 1000cc (984cc). 22hp, Rasio kompresi 5,8 : 1

**1936** 1000cc (985cc), 22hp, rasio kompresi 5,8:1

**1937** Pendingin Oli Luar untuk menangani masalah pendinginan

**1938** Kaca Belakang "Split" dipasang.

**1943** Mesin 1100cc, 25hp, rasio kompresi 5,8:1

**1948** Lampu plat nomor model "Hidung Paus" (Pope Nose)

**1949** Nomor Chasis 91922 sampai 138554. Karburator Solex menjadi perangkat standard. Pengatur "Air Flap" pada penutup kipas dihilangkan. Cekungan plat nomer di dek belakang dihilangkan.



Kabel tarikan dalam untuk membuka kap depan ditambahkan, menggantikan kunci pada model "twist handle" bentuk L. Dop ban dengan lambang kecil menggantikan dop ban dengan lambang besar.

**1950** Nomor chasis 138555 sampai 220471. Sunroof kain diperkenalkan sebagai "option". Rem sistem kabel diganti ke Hydraulic pada model-model ekspor. "Crankhole" starter dihilangkan pada Cabriolet di akhir 1950. Peredam suara dipasang pada saluran udara panas. Peningkat panas ditambahkan pada intake manifold. Pengatur suhu pendingin mesin otomatis dengan termostat. Pin pergelangan piston yang di-offset untuk mengurangi benturan pada piston. Bahan yang lebih kuat untuk saluran pembuangan dan pemasukan.

**1951** Nomor Chasis 220472 sampai 313829. Unsur chrome ditambahkan pada kaca depan. Lambang Wolfsburg ditambahkan pada kap depan diatas handel kap. Saluran udara ditambahkan di panel depan pada model ekspor. Sok absorber teleskopik aksiganda menggantikan sok absorber tuas belakang. Pintu glove box menjadi standard pada model convertible. Satu per besar menggantikan dua per kecil sebelumnya.

**1952** Nomor chasis 313830 sampai 428156. Ujung crankshaft disesuaikan dengan tiga shims. Ukuran ban diubah dari 5.00x16 ke 5.6x15. Enam lembar per daun ditambahkan untuk perjalanan lebih nyaman. Panel instrumen baru. Karburator 26 PCI model akhir 1952 dengan pompa akselerasi menggantikan model 28 VFIS yang lama. Transmisi "A" dengan tiga gigi sinkron menggantikan "crash box" lama. Putaran tuas jendela depan dikurangi dari 10,5 putaran ke 3,25 putaran saja. Kaca segitiga di pintu depan ditambahkan. Saluran udara di panel body dihilangkan. Knob pengontrol panas tipe tarik digantikan tipe putar. Handel kap belakang tipe "T"

menggantikan handel tipe "loop". Lampu belakang dan lampu rem ganda menggantikan versi "single" yang dipasang ditengah. Sebuah Glove box menggantikan dua kotak panel terbuka. Tuas lampu sein dipindah dari dasbor ke setir. Lampu interior dipindah ke pilar dekat pintu supir. Bemper dan tanduk diperkuat dan diperbesar. Rumah lampu untuk plat nomor belakang model diperbarui. Wiper kaca depan yang "self-cancelling". Lobang starter menggunakan tuas ditiadakan di semua model.

**1953** Chasis nomor 428157 sampai 575414. Kaca belakang single menggantikan yang dua. Tombol pengunci ditambahkan untuk tuas jendela ventilasi. Reservoir minyak rem dipindah dari master cylinder ke belakang ban serep. Trim-trim exterior diperbaiki dengan bahan logam anti karat. Pegangan ditambahkan ke asbak yang di dashboard. Mengganti rasio gigi tiga dan empat. Mengganti setting katup menjadi "004". Pada akhir 1953, distributor canggih menggunakan vacuum dan mekanik ditambahkan. Meningkatkan output generator menjadi 160 watt. Keharusan penyetiran "break-in" untuk mesin dihilangkan.

**1954** Chasis nomor 575415 sampai 722934. Mesin 1200, 30hp, Rasio Kompresi 6.1 banding 1. Katup pemasukan lebih besar. Kepala silinder didesain ulang untuk pendinginan katup dan "plugs" yang lebih baik. Karburator 28 PCI. Switch starter dicabut dari dash dan diganti dengan switch ignition. Lampu interior tiga arah. Akhir 1954 rasio kompresi menjadi 6.6 banding 1.

**1955** Chasis nomor 722935 sampai 929745. Mulai tahun 1955, perubahan model diselenggarakan pada bulan Agustus, berarti model tahun 1956 diluncurkan pada 8/4/55. Ini sangat membingungkan, bila berbicara mengenai tahun model dan tahun dimana mobil tersebut dibuat adalah dua hal yang berbeda. Tahun model biasanya mengikuti semua perubahan besar (tetapi ada

beberapa pengecualian, seperti waktu diluncurkannya lampu rem belakang yang besar menggunakan ruang terpisah untuk sein dan lampu belakang pada 5/2/61). Lampu sein depan dipasang rendah pada bumper menggantikan semaphore. Jendela atas pada rumah lampu belakang dihilangkan. Model setir baru. Tuas pemindah gigi model baru dan agak dimajukan.

**1956** Chasis nomor 929746 sampai 1246618. Opsi sunroof menggunakan plastik menggantikan kain. Sunroof lebih kecil dibanding tahun-tahun sebelumnya. Tuas pengganti gigi agak bengkok menggantikan yang lurus. Rumah lampu belakang dinaikan 2 inchi dan didesain ulang dengan hanya menggunakan satu jendela saja. Tanduk pada bumper ditambahkan. Knalpot dua pipa yang di-chrome menggantikan knalpot single pada model ekspor. Knalpot ganda warna hitam dipasang pada model standard. Jari-jari setir dibuat agak "off-center". Kursi depan lebih lebar dan dibuat "adjustable". Kenop pemanas agak dimajukan. Tengki bensin didesain ulang menghasilkan ruang bagasi depan yang lebih luas. Batang tempat pompa oli lebih besar. Clearance bearing utama nomor empat diperbaharui. Plat fulcrum lapis tembaga pada universal. Motor starter dinaikan tenaganya. Filter bensin dihilangkan. Akhir 1956 lobang pemanas lantai depan dipindah kebelakang. Ban tubeless diperkenalkan.

**1957** Chasis nomor 1246619 sampai 1600439. Sunroof opsi sekali lagi lebih kecil dibanding tahun sebelumnya. Tempat oli lebih besar. Gigi camshaft dari baja. Rasio ring dan pinion diubah. "Leverage" pada pedal rem ditambah. Plat stiker pada pintu yang dapat di-adjust.

**1958** Chasis nomor 1600440 sampai 2007615. Panel instrumen baru. Kaca depan lebih besar. Kaca belakang lebih besar. Bingkai kepala diperkuat. Lampu sein depan dipindah ke atas fender depan. Tutup

dek belakang didesain ulang. Pedal gas tipe rata menggantikan tipe roller. Lubang angin horisontal menggantikan yang vertikal pada model konvertibel. Model setir baru. Grill radio dipindah ke sebelah kiri supir. Drum-brake dan sepatu rem lebih besar. Rumah pelepas kopling baru dengan per kopling lebih keras. Rasio gigi tiga dan empat dirubah.

**1959** Chasis nomor 2007616 sampai 2528667. Control-arm suspensi depan luar diganti ke "needle roller bearing". Frame diperkuat agar lebih aman. Bar stabilizer ditambahkan. Tali kipas diperbaiki. Per kopling yang lebih kuat ditambahkan.

**1960** Setir tipe "safety recessed". Peredam setir ditambahkan. Kotak setir tipe Gemmer "Hour glass" dibuat "worm and peg" menggantikan "worm and roller". Kekuatan generator ditingkatkan dari 160 watt ke 180 watt. Pegangan pintu luar dibuat menggunakan tombol pencet menggantikan tipe tarik. Penangkal matahari yang diberi busa menggantikan yang dari plastik warna gelap. Kursi belakang dibuat mengikuti lekuk tubuh agar lebih nyaman. Lambang Wolfsburg pada kap depan tidak sewarna-warni sebelumnya.

**1961** Mesin 1200cc, 40hp, rasio kompresi 7 banding 1. Pompa bensin dipasang sebelah kanan distributor. Stand generator tidak lagi dibuat menyatu dengan blok. Lifters dan pushrods tidak lagi satu kesatuan. Katup dibuat dengan ber-derajat pada kepala silinder. Karburator 28 PICT dengan cuk otomatis. Tipe tunnel "AB" baru. Transmisi "Fully Synchronized". Distributor vacuum yang canggih. Ventilasi crankcase positif. Tengki bensin lebih rata. Kipas pendingin dengan 28 bilah. Ujung tie-rod yang permanen digemuki. "Sissy Bar" ditambahkan. Switch starter yang "non-repeating". Kanvas rem dan "linings" yang lebih lebar. Tempat minyak rem yang transparan. Konektor "push-on" untuk sistem

kabel-kabel. Tempat air wiper tipe pompa. Pipa pemanas lebih besar. Penangkal matahari dan pegangan diatas kepala juga dipasang untuk penumpang depan.

**1962** Penunjuk bensin menggantikan tap bensin cadangan. Penggunaan rumah lampu belakang dari plastik menggantikan gelas. Kap depan diimbangkan dengan per. Penggunaan "seat-belt" dengan titik-jangkar. Per kopling lebih keras. Pencuci kaca depan menggunakan angin dari ban serep. Semaphores tahun lalu ditawarkan pada model-model non-export.

**1963** Penggunaan udara segar untuk Pemanasan mesin "Udara-bersih" dengan rumah kipas yang didesain ulang, kenalpot dan "heat exchanger". Panel kepala dari "leatherette". Gagang lipat untuk sunroof. Penjepit jendela dari nilon. Alas lantai dari busa berlapis. Lambang Wolfsburg di kap tidak dilanjutkan lagi.

**1964** Besi menggantikan kain pada opsi sunroof. Klakson yang diaktifkan dengan dua jempol menggantikan setengah lingkaran. Pipa vacuum bengkok sebelumnya lingkaran. Sein depan lebih besar. Lampu plat nomor lebih besar. Bahan jok-jok kursi diganti vinyl menggantikan leatherette tanpa pori-pori. Model akhir 1964 menggunakan Karburator 28 PICT-1.

**1965** Master siliner dan silinder roda diganti. Sistim kontrol pendingin udara dengan "flap" pada bawah rumah kipas. Efisiensi pemanas diperbaiki. Kontrol pemanas dan defroster tipe tuas menggantikan tombol putar. Jendela dan kaca depan lebih lebar dengan menggunakan kaca yang agak melengkung. Pintu lebih tipis dan tiang-tiang kaca depan. Ventilasi jendela dibuat lebih kecil, agak condong kebelakang, dan dipindah dari bawah ke samping. Wiper lebih kuat dan panjang. Sistem penomoran chasis baru. Kursi depan yang mengikuti lekuk tubuh dan lebih tipis. Menambahkan

ruang kaki untuk penumpang belakang. Kursi belakang dapat dilipat sehingga menambah ruang untuk barang-barang. Diubah dari gagang-T ke tombol pencet untuk gagang kap depan. Penangkal matahari yang dapat diputar-putar. Tombol-pencet untuk kunci kap mesin. Lampu dalam dekat kaca spion pada model konvertibel.

**1966** Mesin 1300cc, 50hp. Tulisan "1300" pada kap belakang. Karburator 30 PICT-1. Mulai memakai bearing cam. Switch lampu darurat. Pelek memakai lubang-lubang angin dan dop lebih pipih. Kaca spion lebih besar. Switch lampu dim pada handel lampu sein dekat setir, tadinya di lantai. Dashboard tengah ada lubang-lubang defroster. Cincin klakson setengah-lingkar. Suspensi depan menggunakan ball-joint yang menggantikan suspensi king-pin. Batang torsi dan sok absorber yang lebih baik. "Needle wheel bearing" menggantikan "round wheel bearing".

**1967** Mesin 1500cc, 53hp. Tulisan "Volkswagen" ditambahkan di kap belakang. Kap mesin agak kotak-kotakan. Pegangan bumper belakang didesain ulang untuk kap mesin baru. Pengubahan dari sistem 6 volt ke 12 volt pada pertengahan tahun. Generator ditingkatkan dari 180 watt ke 360 watt dengan berubahnya volt sistem dari 6 ke 12 volt. Voltage regulator dipasang dibawah jok belakang, yang tadinya ada diatas generator. Swing axle lebih lebar membuat jarak roda belakang lebih lebar. Piring kopling ukurannya dirubah dari 180mm ke 200mm. Flywheel dengan 130 gigi (200mm) menggantikan yang 109 gigi (180mm). Sistem rem dengan dua master-cylinder. Pegangan pintu luar memiliki tombol pencet agak bundar. Pegangan pintu dalam dari plastik yang memiliki dekakan. Lampu back-up. Lampu depan satu kesatuan. Tombol pengunci pada pintu-pintu. Armrest supir ditambahkan. Trim chrome lebih tipis. Kaca spion luar kiri menjadi perangkat standard. Z-Bar ditambahkan pada suspensi supaya handling



bertambah baik.

**1968** Pemindah stik otomatis dengan "double jointed" as belakang sebagai opsi. Bemper baru. Dop ban lebih tipis lagi. Mulainya dashboard plastik pada kodok. Bunderan hitam besar ditambahkan pada pegangan kaca segitiga di pintu depan. Tuas pengganti gigi lurus menggantikan yang agak bengkok. Perubahan dari pelek 5 baut ke 4 baut. Rem depan lebih besar. Rem belakang lebih besar. Karburator Solex PICT-2. Lubang pengisi bahan bakar dipindah dari dalam kap depan ke samping body sebelah pengemudi. Disatukannya pengukur bensin dan speedometer. Pengukur bensin sekarang dibuat elektrik menggantikan yang mekanis. Lampu pengukur oli diganti dari hijau ke merah. Pegangan pintu luar harus diremas yang tadinya dipencet. Lampu belakang lebih besar. Penahan kepala dipasang pada kursi depan. Batang setir yang dapat berlipat jika ada kecelakaan. Sistem pengontrol emisi knalpot.

**akhir 1968** Pembuka kap depan dipindah kedalam kotak dashboard. Kap pengisi bensin dapat dibuka dari dalam kendaraan.

**1969** As belakang "double-jointed" pada semua model. As swing transaxel diganti transaxel IRS (Independent Rear Suspension). Lampu peringatan pada speedometer dikenali sebagai huruf-huruf atau simbol. Kaca spion tengah dengan sistim siang/malam. Penghangat kaca belakang. Kunci starter digabung dengan batang setir. Lubang udara panas dibawah pintu dipindah kebelakang. Kenop remote control dipasang pada kolom-kolom pintu.

**akhir 1969** Indikator sepersepuluh mil pada odometer.

**1970** Mesin 1600cc, 57hp. Lampu sein depan lebih besar. Lampu belakang lebih besar dengan reflektor samping pada rumah-



rumahannya. Kisi-kisi angin pada kap mesin. Katup pengontrol tekanan ditambahkan pada sistem pelumas (Dual relief case). Karburator Solex 30 PICT-3. Per kopling diafragma menggantikan per ulir untuk memudahkan pergantian gigi dengan hanya sedikit tekanan pada pedal kopling. Headrest lebih kecil dari model sebelumnya. Kunci pada kotak dashboard. Tombol remote control untuk lubang keluar udara panas dihilangkan. Suara "buzzer" jika pintu terbuka dan kunci ditinggal di starter. Kodok "Formula Vee" diluncurkan.

**akhir 1970** Gigi tiga dan empat baru dengan gigi-gigi baru yang menghasilkan "mesh" lebih baik dan mengurangi suara-suara transmisi.

**1971** Mesin 1600cc dengan kepala port ganda diperkenalkan, 60hp. Dipasang sistim pendinginan udara dari lubang angin didekat kaca samping belakang. Lampu belakang dirubah lagi. Manifold pemasukan tiga bagian. Batang kenalpot dari chrome. Distributor canggih baru dengan kombinasi vacuum/centrifugal. Dipasang filter arang aktif untuk uap dari tanki bensin. Karburator Solex 34 PICT-3. "Buzzer" untuk pintu. Pendingin oli baru yang membuat gelembung tambahan pada rumah kipas (model "dog house") yang mendinginkan cilinder nomor tiga lebih baik. Baut penopang mesin yang di-press di samping kotak. Assembly kopling baru dan "ball bearing"-nya. Lampu sorot mati jika ignition dicabut. Tahun pertama Super Beetle. Memiliki strut McPherson dan rem depan lebih besar.

**akhir 1971** Pompa oli lebih besar. Camshaft baru dengan empat baut menggantikan tiga yang menahan "camshaft gear". Kabel-kabel terpisah ditambahkan untuk Sistem Analisis Komputer VW.

**1972** Lubang kisi-kisi udara di kap mesin ditambahkan dari dua menjadi empat baris. Lebih banyak selang-selang dan perangkat-perangkat

lain untuk mengontrol asap pembuangan. Batang setir baru dengan kemampuan melipat pada saat kecelakaan. Distributor baru dengan pengurangan vacuum pada saat idle. Pembakaran ulang asap knalpot (EGR). Knalpot baru. Cincin synchronizer untuk gigi tiga dan empat di perbaharui untuk menghilangkan suara-suara yang timbul jika transmisi masih dingin. "Baja Bug" Spesial diperkenalkan. Ghia memiliki rem cakram lebih besar.

**akhir 1972** Ban diganti dari 5.60x15 ke 6.00x15

**1973** Horsepower berkurang dari 60 ke 58. Alternator menggantikan generator pada pertengahan tahun dan meningkatkan tenaga yang dikeluarkan menjadi 600W. Intake pre-heating diperbaiki untuk memudahkan starter di udara dingin. Lampu belakang bundar besar dan lampu sein depan juga lebih besar. Daerah blok mesin dan roda gila dekat cylinder tiga diperkuat. Transmisi lebih halus dengan "mount" baru. Kopling lebih tahan lama dan lebih gampang digunakan. "Pressure plate" model Porsche. Plug penguras oli dihilangkan dari penutup saringan oli. Kursi depan dengan tiga titik yang memungkinkan dirubah ke 77 posisi. Pintu lebih diperkuat. Pompa bensin baru yang dirancang ulang untuk tidak melewati alternator. "Bearing" untuk roda depan dan belakang tidak lagi memerlukan peng-gemukan secara berkala. Sistim udara bersih dirancang ulang. Saringan udara menggunakan kertas. Kaca jendela depan baru yang lebih melengkung dan dashboard besar dan mahal pada Super Beetle. Rumah lampu kabin diganti. Bemper yang lebih kuat menambah satu inchi kepada panjang keseluruhan tubuh mobil. "Sports Bug" diperkenalkan.

**1974** Bemper yang dapat kembali keposisi semula pada saat kecelakaan kecil. Knalpot baru yang lebih tak bersuara. Bahan kepala silinder baru untuk penyebaran panas lebih baik. Setir dibuat lebih lentur

agar lebih aman pada saat kecelakaan. Sandaran kepala kursi depan lebih kecil untuk pandangan lebih luas kebelakang. Sensor cek komputer dipasang diatas blok, dekat roda gila, untuk membaca TDC (top dead center). Sensor cek komputer untuk mengecek voltase "ignition". "Seat belt ignition interlock" ditambahkan. Lampu peringatan seat belt dan rem tangan disatukan. Super Beetle dan konvertibel memiliki setelan king-pin negatif untuk cengkaman ban yang lebih baik pada saat mengerem. Super Beetle memiliki kunci kota dashboard kotak, menggantikan yang bundar. Lampu peringatan untuk rem tangan. Ghia memiliki sepatu rem lebih tebal. Tahun terakhir Ghia di Amerika. "Love Bug" dan "Sun Bug" diperkenalkan.

**akhir 1974** Alternator memiliki regulator integral. Distributor menjadi vacuum dan diaktifkan secara centrifugal.

**1975** Fuel injection menggantikan karburator. Blok mesin dibuat dari bahan yang lebih bagus, diklasifikasikan sebagai AS21. Mempertahankan bentuk asli dan menyebarkan panas lebih baik dari blok-blok sebelumnya. Blok mesin tidak lagi memiliki lubang untuk pompa bensin mekanis yang lama. Tulisan "Fuel Injection" ditambahkan pada kap belakang. Pipa knalpot lebih besar untuk menyebarkan panas. Pedal kopling dibuat lebih mudah dioperasikan. Pertukaran panas baru untuk tenaga lebih besar. Odometer menunjukan lampu peringatan "EGR" pada speedometer untuk menyatakan bahwa mobil perlu di-service. Knalpot tunggal. Tahun terakhir "Super Beetle" di Amerika. "Le Grande Bug" diperkenalkan.

**1976** Cat metalik, karpet menyeluruh, pelek model sport, dan penghilang kabut untuk kaca belakang sekarang menjadi perangkat standard. Kursi depan yang dirancang ulang dengan perbaikan pada "back rest". Komponen trim dibuat chrome. Kipas angin

segar dengan dua kecepatan menjadi standard pada semua model. Gigi otomatis diberhentikan pembuatannya.

**akhir 1976** Speedometer baru dengan skala luar dalam mil per jam dan skala yang dalam menunjukkan kilometer per jam.

**1977** Kursi depan memiliki backrest baru dengan headrest terpisah. Panel pintu yang dirancang ulang. Pijakan pedal yang dirancang ulang. Cincin lampu sorot diganti dari besi dengan lapis chrome ke plastik. Tahun terakhir Kodak di Amerika. Konvertibel "Champaign Edition" diperkenalkan.

**1978** Konvertibel "Champagne II Edition" diperkenalkan.

**1979** Sistem wiper intermittent menjadi perangkat standard. "Epilog" edisi spesial dikeluarkan. Tahun terakhir konvertibel di Amerika.

**1980** Mobil-mobil selanjutnya yang dibangun setelah 12/31/79, tetap menyandang nomor seri 1979 untuk alasan "emisi". Hampir semua model "1980" dibuat pada tahun perakitan 1979.

## **2.5. Sejarah Volkswagen di Indonesia**

Volkswagen mobil unik dengan “wajah” lucu. Keunikan itu menjalar pula pada pemasaran mobil ini yang diageni oleh dua ATPM (agen tunggal pemegang merek). Untuk tipe sedan, seperti Beetle, Passat, dan Polo, diageni oleh PT Car & Cars Indonesia yang merupakan kepanjangan tangan dari Car & Cars Singapura. Sedang untuk tipe komersial seperti Caravelle, diageni PT Garuda Mataram Motor yang merupakan unit bisnis Grup Indomobil.

Volkswagen semula diimpor oleh PT Piola sekitar tahun 1960. Perusahaan itu milik Maratua Panggabean. Dan nama Piola diambil dari nama anak

bungsunya. Kala itu yang menjadi maskot adalah VW Kombi Dakota dan VW Beetle.

Meroketnya merek ini antara lain karena berkat tangan dingin Albert Panggabean, anak Maratua yang mempromosikan mobil ini di arena reli.

Di awal tahun 1970, merek ini populer namun PT Piola justru limbung. Pemerintah menilai kesalahan VW terletak pada cara mengelolanya, bukan produknya yang buruk. Oleh sebab itu VW harus diselamatkan. Pemerintah via mantan Presiden Soeharto membentuk perusahaan baru yang akan mengelola. Lahirlah PT Garuda Mataram Motor.

Presiden direkturnya kala itu adalah Kolonel Sofyar dari BKS Kostrad, sedangkan presiden komisarisnya adalah Panglima Kostrad.

Di tangan PT Garuda Mataram Motor, VW kembali diproduksi di German Motor Manufacturing. Selain tetap mengandalkan VW Kombi dan Beetle, perusahaan berpelat hijau itu juga memasarkan VW Varian. Selain untuk publik, trio VW tersebut juga disusupkan sebagai mobil dinas militer. Model-model yang lahir kemudian adalah VW Passat dan VW Safari yang dikenal sebagai VW Camat sebab banyak dipakai para camat.

Jenis Beetle belakangan kurang disukai karena orang Indonesia saat itu banyak yang memakai supir. Dengan model dua pintu itu, untuk masuk dan keluar kendaraan menyulitkan bagi para tuan dan nyonya ketika itu. Tapi secara umum VW berhasil diselamatkan. Pemasarannya cukup berhasil. Tapi kembali manajemennya kurang dikelola dengan cermat sehingga pada tahun 1978, perusahaan ini tenggelam dalam tumpukan utang.

Indomobil

Pemerintah lalu menunjuk Indomobil untuk membenahi. Kursi yang ditinggalkan Kolonel Sofyar diisi Sofyan Wanandi. Soebronto Laras lalu menggantikan Sofyan Wanandi pada tahun 1987. Presiden komisaris tetap dikendalikan Panglima Kostrad yakni Wismoyo Arismunandar ketika itu.

Walau telah berganti majikan dan pimpinan, nasib VW kala itu sedang redup. Utangnya yang bernilai ratusan miliar rupiah tak terlunaskan. Perusahaan tetap berdiri namun tak ada aktifitas karena tak ada modal untuk mendatangkan model baru.

Barulah pada tahun 1996 ketika Indomobil kembali menyuntikkan modal

baru, perusahaan ini bernafas kembali. PT Garuda Mataram Motor melakukan aktifitasnya dengan mengimpor VW Caravelle (komersial) dan Audi untuk unit bisnis baru dari Volkswagen. Sementara sedan-sedan diimpor oleh PT Car & Cars Indonesia yang telah mengantungi lisensi dari VW melalui mitra utamanya di Singapura ketika PT Garuda Motor Mataram dalam masa resesi. Pembagian kue inilah yang menyebabkan mobil ini dipasarkan oleh dua agen yang berbeda.

## **2.6. Peran dan Manfaat Bursa Otomotif ( Volkswagen )**

Peran utama Bursa Volkswagen ini adalah sebagai tempat jual-beli, pameran, dan bengkel mobil Volkswagen serta melayani penjualan segala macam aksesoris maupun suku cadang Volkswagen. Fungsi pendukungnya sebagai tempat untuk mewadahi kegiatan komunitas Volkswagen di Yogyakarta.

